Supplemento ordinario alla "Gazzetta Ufficiale" n. 24 del 28 gennaio 1976

Spedizione in abbonamento postale - Gruppo I

GAZZETTA UFFICIALE
DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA ROMA - Mercoledì, 28 gennaio 1976 SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI MENO I FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DI GRAZIA E GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE DELLE LEGGI E DECRETI - TELEFONO 6540139
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO DELLO STATO - LIBRERIA DELLO STATO - PIAZZA GIUSEPPE VERDI, 10 - 00100 ROMA - CENTRALINO 8508

LEGGE 24 ottobre 1975, n. **810.**

Ratifica ed esecuzione della convenzione addizionale alla convenzione sul trasporto per ferrovia dei viaggiatori e dei bagagli (CIV) del 25 febbraio 1961, concernente la responsabilità delle ferrovie per la morte ed il ferimento dei viaggiatori e dei relativi protocolli, adottati a Berna il 26 febbraio 1966 e il 9 novembre 1973.

LEGGI E DECRETI

LEGGE 24 ottobre 1975, n. **810.**

Ratifica ed esecuzione della convenzione addizionale alla convenzione sul trasporto per ferrovia dei viaggiatori e dei bagagli (CIV) del 25 febbraio 1961, concernente la responsabilità delle ferrovie per la morte ed il ferimento dei viaggiatori e dei relativi protocolli, adottati a Berna il 26 febbraio 1966 e il 9 novembre 1973.

La Camera dei deputati ed il Senato della Repubblica hanno approvato;

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

PROMULGA

la seguente legge:

Art. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare i seguenti atti internazionali adottati a Berna:

a) convenzione addizionale alla convenzione sul trasporto per ferrovia dei viaggiatori e dei bagagli (CIV) del 25 febbraio 1961, concernente la responsabilità delle ferrovie per la morte ed il ferimento dei viaggiatori — 26 febbraio 1966;

b) protocollo *A* integrativo delle convenzioni sul trasporto per ferrovia delle merci (CIM) e dei viaggiatori e dei bagagli (CIV) del 25 febbraio 1961, concernente l'aumento del numero dei membri del comitato amministrativo dell'Ufficio centrale dei trasporti internazionali per ferrovia — 26 febbraio 1966;

c) protocollo *B* integrativo della convenzione di cui alla lettera *a*), concernente l'apertura di detta convenzione alla partecipazione degli Stati non firmatari delle convenzioni del 25 ottobre 1952 e del 25 febbraio 1961 (CIV) — 26 febbraio 1966;

d) protocollo concernente la proroga del termine di validità della convenzione di cui alla lettera *a*) — 9 novembre 1973.

Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data agli atti internazionali di cui all'articolo 1 a decorrere dall'entrata in vigore fissata negli atti stessi.

Art. 3.

Gli atti di concessione che deroghino alla norma sulla competenza del giudice, fissata dall'articolo 15 della convenzione di cui alla lettera *a*) dell'articolo 1, saranno resi esecutivi con atti aventi forza di legge.

La presente legge, munita del sigillo dello Stato, sarà inserta nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti della Repubblica italiana. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 24 ottobre 1975

LEONE

MORO — RUMOR — MARTINELLI

Visto, *il Guardasigilli*: REALE

ALLEGATO

CONVENTION ADDITIONNELLE A LA CONVENTION INTERNATIONALE CONCERNANT LE TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES PAR CHEMINS DE FER (CIV) DU 25 FEVRIER 1961, RELATIVE A LA RESPONSABILITE DU CHEMIN DE FER POUR LA MORT ET LES BLESSURES DE VOYAGEURS

LES PLÉNIPOTENTIAIRES SOUSSIGNÉS,

ayant reconnu l'utilité d'une unification des règles de responsabilité du chemin de fer pour les dommages survenus au cours d'un transport international et résultant de la mort, des blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou mentale d'un voyageur, ainsi que de l'avarie ou de la perte des objets qu'il avait avec lui,

ont résolu de compléter par une Convention additionnelle la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 25 février 1961,

et sont convenus des articles suivants:

Article premier

Champ d'application

§ 1. — La présente Convention règle la responsabilité du chemin de fer pour les dommages causés aux voyageurs par un accident survenu sur le territoire d'un Etat partie à la présente Convention. Au sens de la présente Convention, on entend par « voyageurs »:

a) les voyageurs dont le transport est régi par la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 25 février 1961,

b) les convoyeurs des envois effectués conformément à la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) du 25 février 1961.

§ 2. — Chaque Etat contractant pourra, au moment où il signe la présente Convention ou dépose son instrument de ratification ou d'adhésion, déclarer qu'il se réserve le droit de ne pas appliquer la présente Convention aux voyageurs victimes d'accidents survenus sur son territoire, lorsque ceux-ci sont ses ressortissants ou des personnes ayant leur résidence habituelle dans cet Etat.

Article 2

Etendue de la responsabilité

§ 1. — Le chemin de fer est responsable des dommages résultant de la mort, des blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou mentale d'un voyageur causées par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans les véhicules, qu'il y entre ou qu'il en sort.

Le chemin de fer est, en outre, responsable des dommages résultant de l'avarie ou de la perte totale ou partielle des objets que le voyageur victime d'un tel accident avait, soit sur lui, soit avec lui comme colis à main, y compris les animaux.

§ 2. — Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité si l'accident a été causé par des circonstances extérieures à l'exploitation que le chemin de fer, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 3. — Le chemin de fer est déchargé en tout ou en partie de cette responsabilité dans la mesure où l'accident est dû à une faute du voyageur ou à un comportement de celui-ci qui n'est pas conforme à la conduite normale des voyageurs.

§ 4. — Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité si l'accident est dû au comportement d'un tiers que le chemin de fer, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier.

Si la responsabilité du chemin de fer n'est pas exclue selon l'alinéa précédent, le chemin de fer répond pour le tout dans les limites de la présente Convention et sans préjudice de son recours éventuel contre le tiers.

§ 5. — La présente Convention n'affecte pas la responsabilité qui peut incomber au chemin de fer pour les cas non prévus au § 1.

§ 6. — Le « chemin de fer responsable » au sens de la présente Convention est celui qui, d'après la liste des lignes prévue à l'article 59 de la CIV, exploite la ligne sur laquelle l'accident s'est produit. S'il y a, d'après la liste mentionnée, coexploitation par deux chemins de fer, chacun de ces chemins de fer est responsable.

Article 3

Dommages-intérêts en cas de mort du voyageur

§ 1. — En cas de mort du voyageur, les dommages-intérêts comprennent:

a) les frais nécessaires consécutifs au décès, notamment ceux du transport du corps, d'inhumation et d'incinération;

b) si la mort n'est pas survenue immédiatement, les dommages-intérêts définis à l'article 4.

§ 2. — Si, par la mort du voyageur, des personnes envers lesquelles il avait ou aurait eu à l'avenir une obligation alimentaire, en vertu de la loi, sont privées de leur soutien, il y a également lieu de les indemniser de cette perte. L'action en dommages-intérêts des personnes dont le voyageur assumait l'entretien sans y être tenu par la loi reste soumise au droit national.

Article 4

Dommages-intérêts en cas de blessures du voyageur

En cas de blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou mentale du voyageur, les dommages-intérêts comprennent:

a) les frais nécessaires, notamment ceux de traitement et de transport;

b) la réparation du préjudice causé, soit par l'incapacité de travail totale ou partielle, soit par l'accroissement les besoins.

Article 5

Réparation d'autres préjudices

Le droit national détermine si et dans quelle mesure le chemin de fer est tenu à verser des dommages-intérêts pour des préjudices autres que ceux prévus aux articles 3 et 4, notamment les préjudices moral et physique (pretium doloris) et esthétique.

Article 6

Forme et limitation des dommages-intérêts en cas de mort ou de blessures du voyageur

§ 1. — Les dommages-intérêts prévus à l'article 3, § 2, et à l'article 4, lettre *b*), doivent être alloués sous forme de capital; toutefois, si le droit national permet l'allocation d'une rente, ils sont alloués sous cette forme lorsque le voyageur lésé ou les ayants droit désignés à l'article 3, § 2, le demandent.

§ 2. — Le montant des dommages-intérêts à allouer en vertu du § 1 est déterminé selon le droit national. Toutefois, pour l'application de la présente Convention, il est fixé une limite maximale de 200.000 francs en capital ou en rente annuelle correspondant à ce capital, pour chaque voyageur, dans le cas où le droit national prévoit une limite maximale d'un montant inférieur.

Article 7

Limitation des dommages-intérêts en cas d'avarie ou de perte d'objets

Quand, en vertu des dispositions de la présente Convention, des dommages-intérêts pour avarie ou pour perte totale ou partielle des objets que le voyageur victime d'un accident avait, soit sur lui, soit avec lui comme colis à main, y compris les animaux, sont mis à la charge du chemin de fer, il peut être réclamé la réparation du dommage, jusqu'à concurrence de 2000 francs par voyageur.

Article 8

Montant des dommages-intérêts en cas de dol ou de faute lourde

Les dispositions des articles 6 et 7 de la présente Convention ou celles prévues par le droit national qui limitent à un montant déterminé les indemnités ne s'appliquent pas si le dommage résulte d'un dol ou d'une faute lourde du chemin de fer.

Article 9

Intérêts et restitution des indemnités

§ 1. — L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, qui sont calculés à raison de cinq pour cent l'an. Ces intérêts courent du jour de la réclamation administrative ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice. Toutefois, pour les indemnités dues en vertu des articles 3 et 4, les intérêts ne courent que du jour où les faits qui ont servi à la détermination de leur montant se sont produits, si ce jour est postérieur à celui de la réclamation ou de la demande en justice.

§ 2. — Toute indemnité indûment perçue doit être restituée.

Article 10

Interdiction de limiter la responsabilité

Les dispositions tarifaires et les accords particuliers conclus entre le chemin de fer et le voyageur, qui tendent à exonérer d'avance, totalement ou partiellement, le chemin de fer de sa responsabilité en vertu de la présente Convention, ou qui ont pour effet de renverser le fardeau de la preuve incombant

au chemin de fer, ou qui établissent des limités inférieures à celles qui sont fixées à l'article 6, § 2, et à l'article 7, sont nuls de plein droit. Cette nullité n'entraîne toutefois pas celle du contrat de transport, qui reste soumis aux dispositions de la CIV et de la présente Convention.

Article 11

Responsabilité du chemin de fer pour ses agents

Le chemin de fer est responsable des agents attachés à son service et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution d'un transport dont il est chargé.

Toutefois, si, à la demande des voyageurs, les agents du chemin de fer leur rendent des services qui n'incombent pas au chemin de fer, ils sont considérés comme agissant pour le compte des voyageurs à qui ils rendent ces services.

Article 12

Exercice d'actions non prévues par la présente Convention

Dans les cas prévus à l'article 2, § 1, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le chemin de fer que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention.

Il en est de même pour toute action exercée contre les personnes dont le chemin de fer répond en vertu de l'article 11.

Article 13

Réclamations administratives

§ 1. — Les réclamations en dommages-intérêts en vertu de la présente Convention sont facultatives; elles peuvent être présentées à l'un des chemins de fer suivants, pour autant qu'il ait son siège social sur le territoire d'un Etat partie à la dite Convention:

1° le chemin de fer responsable; si d'après l'article 2, § 6, deux chemins de fer sont responsables, à l'un de ceux-ci;

2° le chemin de fer de départ;

3° le chemin de fer de destination;

4° le chemin de fer du domicile ou de la résidence habituelle du voyageur.

§ 2. — Les réclamations doivent être adressées par écrit. Les pièces que l'ayant droit juge utile de joindre à sa réclamation doivent être présentées soit en originaux, soit en copies, celles-ci dûment légalisées si le chemin de fer le demande.

Article 14

Chemin de fer contre lequel l'action judiciaire peut être exercée

L'action judiciaire en dommages-intérêts fondée sur la présente Convention ne peut être exercée que contre le chemin de fer responsable.

En cas de coexploitation par deux chemins de fer, le demandeur a le choix entre ceux-ci. Ce droit d'option s'éteint dès que l'action est intentée contre l'un d'eux.

Article 15

Compétence

Les actions judiciaires fondées sur la présente Convention ne peuvent être intentées que devant le juge compétent de l'Etat sur le territoire duquel l'accident du voyageur s'est produit, à moins qu'il n'en soit décidé autrement dans les accords entre Etats ou les actes de concession.

Article 16

Extinction des actions

§ 1. — L'ayant droit perd son droit d'action s'il ne signale pas l'accident du voyageur, dans les trois mois à compter de la connaissance du dommage, à l'un des chemins de fer auxquels une réclamation administrative peut être présentée selon l'article 13.

Lorsque l'accident est signalé verbalement par l'ayant droit, attestation de cet avis verbal doit lui être délivrée par le chemin de fer auquel l'accident a été signalé.

§ 2. — Toutefois, l'action n'est pas éteinte:

a) si, dans le délai prévu au § 1, l'ayant droit a présenté une réclamation administrative auprès de l'un des chemins de fer désignés à l'article 13, § 1;

b) si l'ayant droit fournit la preuve que l'accident a eu pour cause une faute du chemin de fer;

c) si l'accident n'a pas été signalé, ou a été signalé en retard, à la suite de circonstances qui ne sont pas imputables à l'ayant droit;

d) si, pendant le délai mentionné au § 1, le chemin de fer responsable, ou, si d'après l'art. 2, § 6, deux chemins de fer sont responsables, l'un de ceux-ci, a eu connaissance de l'accident du voyageur par une autre voie.

Article 17

Prescription des actions

§ 1. — Les actions en dommages-intérêts fondées sur la présente Convention sont prescrites;

a) pour la victime, par trois ans à compter du lendemain de l'accident;

b) pour les autres ayants droit, par trois ans à compter du lendemain du décès de la victime, sans que ce délai puisse toutefois dépasser cinq ans à compter du lendemain de l'accident.

§ 2. — En cas de réclamation administrative adressée au chemin de fer conformément à l'article 13, les trois délais de prescription prévus au § 1 sont suspendus jusqu'au jour où le chemin de fer rejette la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y étaient jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription ne reprend son cours que pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. Le preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait.

Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

§ 3. — L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme d'un demande reconventionnelle ou d'une exception.

§ 4. — Sous réserve des dispositions qui précèdent, la prescription est réglée par le droit national.

Article 18

Droit national

§ 1. — A défaut de stipulations dans la présente Convention, le droit national est applicable.

§ 2. — Pour l'application de cette Convention, on entend par « droit national » le droit de l'Etat sur le territoire duquel l'accident du voyageur s'est produit, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

Article 19

Règles générales de procédure

Pour tous les litiges auxquels donne lieu l'application de la présente Convention, la procédure à suivre est celle du juge compétent, sous réserve des dispositions contraires insérées dans cette Convention.

Article 20

Exécution des jugements. Cautions

§ 1. — Lorsque les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut par le juge compétent, en vertu des dispositions de la présente Convention, sont devenus exécutoires d'après les lois appliquées par ce juge, ils deviennent exécutoires dans chacun des autres Etats contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat intéressé. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise.

Cette disposition ne s'applique pas aux jugements qui ne sont exécutoires qui provisoirement, non plus qu'aux condamnations en dommages-intérêts qui seraient prononcées, en sus des dépens, contre un demandeur à raison du rejet de sa demande.

Les transactions conclues entre les parties devant le juge compétent, en vue de mettre fin à une contestation, et au sujet desquelles un procès-verbal a été dressé judiciairement, ont valeur de jugement.

§ 2. — La caution à fournir pour assurer le paiement des dépens ne peut être exigée à l'occasion des actions judiciaires fondées sur la présente Convention.

Article 21

Unité monétaire

Les sommes indiquées en francs dans la présente Convention sont considérées comme se rapportant au franc or d'un poids de 10/31 de gramme au titre de 0,900.

Article 22

Transports mixtes

§ 1. — Sous réserve de la disposition du § 2, la présente Convention n'est pas applicable aux dommages survenus pendant le transport sur des lignes de services automobiles ou de navigation inscrites sur la liste des lignes prévue à l'article 59 de la CIV.

§ 2. — Toutefois, lorsque les véhicules ferroviaires sont transportés par ferry-boat, la présente Convention est applicable aux dommages visés à l'article 2, § 1, et causés par un accident en relation

avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans les dits véhicules, qu'il y entre ou qu'il en sort.

Pour l'application du présent paragraphe, on entend par « Etat sur le territoire duquel l'accident s'est produit », l'Etat dont le ferry-boat bat le pavillon.

§ 3. — Lorsque, par suite de circonstances exceptionnelles, le chemin de fer se trouve dans l'obligation d'interrompre provisoirement son exploitation et transporte ou fait transporter les voyageurs par un autre moyen de transport, il est responsable d'après le droit afférent à ce moyen de transport. Néanmoins, les dispositions des articles 13 à 17, 18, § 2, 19 et 20 de la présente Convention demeurent applicables.

Article 23

Responsabilité en cas d'accidents nucléaires

Le chemin de fer est déchargé de la responsabilité qui lui incombe en vertu de la présente Convention, lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et que, en vertu des prescriptions spéciales en vigueur dans un Etat contractant réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage.

Article 24

Signature

La présente Convention demeure ouverte jusqu'au 1er juillet 1966 à la signature des Etats qui ont été invités à se faire représenter à la Conférence tenue à Berne du 21 au 26 février 1966.

Article 25

Ratification et mise en vigueur

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés le plus tôt possible auprès du Gouvernement suisse.

Lorsque la Convention aura été ratifiée par quinze Etats, le Gouvernement suisse se mettra en rapport avec les Gouvernements intéressés à l'effet de fixer avec eux la date d'entrée en vigueur.

Article 26

Adhésion

Si un Etat partie à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 25 février 1961, qui n'a pas signé la présente Convention, veut adhérer à celle-ci, il en informera le Gouvernement suisse, qui en donnera connaissance aux Etats contractants.

Toute adhésion produit ses effets un mois après la date à laquelle le Gouvernement suisse a donné connaissance de la demande aux Etats contractants.

Article 27

Durée et révision

La présente Convention a la même durée que la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 25 février 1961; elle peut être révisée suivant la procédure prévue à l'article 68, § 1, de celle-ci et, éventuellement, lui être intégrée.

Article 28

Textes de la Convention. Traductions officielles

La présente Convention a été conclue et signée en langue française selon l'usage diplomatique établi.

Au texte français sont joints un texte en langue allemande, un texte en langue anglaise et un texte en langue italienne, qui ont la valeur de traductions officielles.

En cas de divergence, le texte français fait foi.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires ci-après, munis de leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé la présente Convention.

FAIT à Berne, le vingt-six février mil neuf cent soixante-six, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Parties.

Pour l'Autriche:
DR. DUTKA (sous réserve de ratification)

Pour la Belgique:
ROTHSCHILD

Pour la Bulgarie:
DRAGOMIROV NIKOLOV

Pour le Danemark:
TH. JENSEN

Pour l'Espagne:
DE SANTA CRUZ INGUANZO

Pour la Finlande:
RAGNAR SMEDSLUND

Pour la France:
G. BONNEAU

Pour la Grèce:

Pour la Hongrie:

Pour l'Irak:

Pour l'Italie:
GIUSEPPE SANTONI-RUGIU

Pour le Liban:
M. FARAH

Pour le Liechtenstein:
BECK

Pour le Luxembourg:
EICHHORN

Pour le Maroc:
ABDEL KADER LARAQUI

Pour la Norvège:
N. A. JÖRGENSEN

Pour les Pays-Bas:
M. MOURIK

Pour la Pologne:
BATKOWSKI

Pour le Portugal (avec la réserve prévue au § 2 de l'article premier):
R. TEIXEIRA GUERRA

Pour la Roumanie (avec la réserve prévue à l'article premier, paragr. 2):
PAUL AUREL MATEESCU

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord:

Pour la Suède:

Pour la Suisse:
SCHALLER

Pour la Syrie:
M. AL-MALLAH

Pour la Tchécoslovaquie:
DR. VLADIMIR PEPRNÝ

Pour la Tunisie (avec la réserve de l'article premier, § 2):
ZOUHIR CHELLI

Pour la Turquie:
KEMAL DEMIRER

Pour la Yougoslavie:
MARA RADIĆ

PROTOCOLE *A*

ÉTABLI PAR LA CONFÉRENCE EXTRAORDINAIRE RÉUNIE EN VUE DE DÉSIGNER LES MEMBRES DU COMITÉ ADMINISTRATIF DE L'OFFICE CENTRAL DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX PAR CHEMINS DE FER ET D'ADOPTER UNE CONVENTION ADDITIONNELLE À LA CONVENTION INTERNATIONALE CONCERNANT LE TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES PAR CHEMINS DE FER (CIV) DU 25 FÉVRIER 1961, RELATIVE À LA RESPONSABILITÉ DU CHEMIN DE FER POUR LA MORT ET LES BLESSURES DE VOYAGEURS

A l'occasion de la Conférence extraordinaire réunie à Berne du 21 au 26 février 1966 en vue de désigner les membres du Comité administratif de l'Office central des trasports internationaux par chemins de fer et d'adopter une Convention additionnelle à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 25 février 1961, relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs,

LES PLÉNIPOTENTIAIRES SOUSSIGNÉS

sont convenus de ce qui suit:

Compte tenu du fait que l'extension récente du domaine d'application des conventions internationales aux Etats de l'Afrique du Nord et à ceux du Proche et du Moyen-Orient montre qu'il apparaît fort difficile de tenir compte d'une équitable répartition géographique en limitant à neuf membres la composition du Comité administratif ainsi que le prescrivent les conventions,

il est décidé

de modifier comme suit les dispositions de l'article premier, § 2, lettre *a*), de l'Annexe V à la CIM et de l'Annexe II à la CIV en vue de porter de neuf à onze le nombre des membres du Comité administratif:

« § 2. — *a*) Le Comité administratif se réunit à Berne. Il se compose de onze membres, choisis parmi les Etats contractants. »

Le présent Protocole, complétant les Conventions CIM et CIV du 25 février 1961, demeure ouvert à la signature jusqu'au 1er juillet 1966.

Il entre en vigueur à titre provisoire le 1er mars 1966. En ce qui concerne sa ratification et sa mise en vigueur définitive, les dispositions des articles 66 et 69, § 2, de la CIM et des articles 65 et 68, § 2, de la CIV sont applicables par analogie.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires ci-après, munis de leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé le présent Protocole.

FAIT à Berne, le vingt-six février mil neuf cent soixante-six, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Parties.

Pour l'Autriche:

DR. DUTKA (sous réserve de ratification).

Pour la Belgique:

ROTHSCHILD

Pour la Bulgarie:

DRAGOMIROV NIKOLOV

Pour le Danemark:

TH. JENSEN

Pour l'Espagne:

DE SANTA CRUZ INGUANZO

Pour la Finlande:

RAGNAR SMEDSLUND

Pour la France:

G. BONNEAU

Pour la Grèce:

Pour la Hongrie:

KUZSEL D.

Pour l'Irak:

Pour l'Italie:

GIUSEPPE SANTONI-RUGIU

Pour le Liban:

M. FARAH

Pour le Liechtenstein:

BECK

Pour le Luxembourg:

EICHHORN

Pour le Maroc:

ABDEL KADER LARAQUI

Pour la Norvège:

N. A. JÖRGENSEN

Pour les Pays-Bas:

M. MOURIK

Pour la Pologne:

BATKOWSKI

Pour le Portugal:

R. TEIXEIRA GUERRA

Pour la Roumanie:

PAUL AUREL MATEESCU

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord:

G. G. D. HILL
DAVID L. SMITHERS

Pour la Suède:

CLAS NORDSTRÖM

Pour la Suisse:

SCHALLER

Pour la Syrie:

M. AL-MALLAH

Pour la Tchécoslovaquie:

DR. VLADIMIR PEPRNY

Pour la Tunisie

ZOUHIR CHELLI

Pour la Turquie:

KEMAL DEMIRER

Pour la Yougoslavie:

MARA RÁDIÓ

PROTOCOLE *B*

ÉTABLI PAR LA CONFÉRENCE EXTRAORDINAIRE RÉUNIE EN VUE DE DÉSIGNER LES MEMBRES DU COMITÉ ADMINISTRATIF DE L'OFFICE CENTRAL DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX PAR CHEMINS DE FER ET D'ADOPTER UNE CONVENTION ADDITIONNELLE À LA CONVENTION INTERNATIONALE CONCERNANT LE TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES PAR CHEMINS DE FER (CIV) DU 25 FÉVRIER 1961, RELATIVE À LA RESPONSABILITÉ DU CHEMIN DE FER POUR LA MORT ET LES BLESSURES DE VOYAGEURS

A l'occasion de la Conférence extraordinaire réunie à Berne du 21 au 26 février 1966 en vue de désigner les membres du Comité administratif de l'Office central des transports internationaux par chemins de fer et d'adopter une Convention additionnelle à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 25 février 1961, relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs,

LES PLÉNIPOTENTIAIRES SOUSSIGNÉS

sont convenus de ce qui suit:

1° Compte tenu du fait que la Convention relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs constitue une Convention additionnelle à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer du 25 février 1961,

il est décidé

que les Etats qui n'ont pas signé les Conventions du 25 octobre 1952 et du 25 février 1961, ou les parties territoriales de tels Etats et sur les lignes de chemins de fer desquels les Conventions du 25 février 1961 sont appliquées, peuvent, en vertu des dispositions du chiffre I du Protocole additionnel aux Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV), signées à Berne le 25 février 1961, participer à la Convention additionnelle à la CIV, relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs.

2° Le présent Protocole, complétant la Convention additionnelle du 26 février 1966, relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs, demeure ouvert à la signature jusqu'au 1er juillet 1966.

Il doit être ratifié.

Les Etats qui n'auront pas signé le présent Protocole avant cette date et les Etats participant à la Convention additionnelle susvisée en application de son article 26, peuvent adhérer au présent Protocole par notification.

L'instrument de ratification ou la notification de l'adhésion sera déposé auprès du Gouvernement suisse.

Le présent Protocole entre en vigueur six mois avant la date prévue pour la mise en application de la Convention additionnelle du 26 février 1966.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires ci-après, munis de leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé le présent Protocole.

FAIT à Berne, le vingt-six février mil neuf cent soixante-six, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Parties.

Pour l'Autriche:

DR. DUTKA (sous réserve de ratification)

Pour la Belgique:

ROTHSCHILD

Pour la Bulgarie:

DRAGOMIROV NIKOLOV

Pour le Danemark:

TH. JENSEN

Pour l'Espagne:

DE SANTA CRUZ INGUANZO

Pour la Finlande:

RAGNAR SMEDSLUND

Pour la France:

G. BONNEAU

Pour la Grèce:

Pour la Hongrie:

KUZSEL D.

Pour l'Irak:

Pour l'Italie:

GIUSEPPE SANTONI-RUGIU

Pour le Liban:

M. FARAH

Pour le Liechtenstein:

BECK

Pour le Luxembourg:

EICHHORN

Pour le Maroc:

ABDEL KADER LARAQUI

Pour la Norvège:

N. A. JÖRGENSEN

Pour les Pays-Bas:

M. MOURIK

Pour la Pologne:

BATKOWSKI

Pour le Portugal:

R. TEIXEIRA GUERRA

Pour la Roumanie:

PAUL AUREL MATEESCU

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord:

G. G. D. HILL
DAVID L. SMITHERS

Pour la Suède:

CLAS NORDSTRÖM

Pour la Suisse:

SCHALLER

Pour la Syrie:

M. AL-MALLAH

Pour la Tchécoslovaquie:

DR. VLADIMIR PEPRNÝ

Pour la Tunisie:

ZOUHIR CHELLI

Pour la Turquie:

KEMAL DEMIRER

Pour la Yougoslavie:

MARA RADIĆ

PROTOCOLE II

ÉTABLI PAR LA CONFÉRENCE DIPLOMATIQUE RÉUNIE EN VUE DE LA MISE EN VIGUEUR DES CONVENTIONS INTERNATIONALES CONCERNANT LE TRANSPORT PAR CHEMINS DE FER DES MARCHANDISES (CIM) ET DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES (CIV) DU 7 FÉVRIER 1970 CONCERNANT LA PROLONGATION DE LA DURÉE DE VALIDITÉ DE LA CONVENTION ADDITIONNELLE À LA CIV DE 1961, RELATIVE À LA RESPONSABILITÉ DU CHEMIN DE FER POUR LA MORT ET LES BLESSURES DE VOYAGEURS, SIGNÉE LE 26 FÉVRIER 1966 ET ENTRÉE EN VIGUEUR LE 1er JANVIER 1973.

A l'occasion de la Conférence diplomatique réunie à Berne du 5 au 9 novembre 1973 en vue de la mise en vigueur des Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV) du 7 février 1970,

les Plénipotentiaires soussignés des Etats parties à la Convention additionnelle à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 25 février 1961, relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs, du 26 février 1966, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus de ce qui suit:

considerant

que, pour des raisons de pure forme, il a été prévu à l'article 27 de la Convention additionnelle à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 25 février 1961, relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs, signée le 26 février 1966 et entrée en vigueur le 1er janvier 1973, qu'elle aurait la même durée que la CIV de 1961 et

que, la dite Convention additionnelle n'étant pas encore en vigueur lors de la 7e Conférence de révision, ne pouvait donc être, à cette occasion, ni révisée ni intégrée dans la CIV de 1970;

reconnaissant

que la dite Convention additionnelle doit rester en vigueur même après l'abrogation de la CIV de 1961 et l'entrée en vigueur de la CIV de 1970 et

qu'une prolongation de la durée de validité de la dite Convention additionnelle ne s'oppose pas au mandat donné à l'Office central d'étudier la possibilité de réunir les textes de la CIV et de la Convention additionnelle à la CIV afin de créer une réglementation complète et uniforme pour le transport des voyageurs par chemins de fer, analogue à la règlementation pour les autres modes de transport,

il est décidé

de prolonger la durée de validité de la Convention additionnelle du 26 février 1966 et de lui apporter en conséquence les modifications de rédaction suivantes:

1° Le *titre* est modifié comme suit:

« Convention additionnelle à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du

7 février 1970, relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs. »

2° Le *deuxième alinéa du préambule* est modifié comme suit:

« ont résolu de compléter par une Convention additionnelle la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 7 février 1970, »

3° L'*article premier*, § *1*, *lettres a) et b)*, est modifié comme suit:

« *a*) les voyageurs dont le transport est régi par la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 7 février 1970,

b) les convoyeurs des envois effectués conformément à la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) du 7 février 1970. »

4° L'*article 2*, § *6*, est modifié comme suit:

« § 6. — Le 'chemin de fer responsable' au sens de la présent Convention est celui qui, d'après la liste des lignes CIV, exploite la ligne sur laquelle l'accident s'est produit. S'il y a, d'après la liste mentionnée, coexploitation par deux chemins de fer, chacun de ces chemins de fer est responsable. »

5° L'*article 20*, § *1*, *premier alinéa*, est modifié comme suit:

« § 1. — Lorsque les jugements prononcés, en vertu des dispositions de la présente Convention, contradictoirement ou par défaut par le juge compétent sont devenus exécutoires d'après les lois appliquées par ce juge, ils deviennent exécutoires dans chacun des autres Etats contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat intéressé. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise. »

6° L'*article 22*, § *1*, est modifié comme suit:

« § 1. — Sous réserve de la disposition du § 2, la présente Convention n'est pas applicable aux dommages survenus pendant le transport sur des lignes de services automobiles ou de navigation inscrites sur la liste des lignes CIV. »

7° L'*article 26*, *premier alinéa*, est modifié comme suit:

« Si un Etat partie à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 7 février 1970, qui n'a pas signé la présente Convention, veut adhérer a celle-ci, il en informera le Gouvernement suisse, qui en donnera connaissance aux Etats contractants. »

8° L'*article 27* est modifié comme suit:

« La présente Convention a la même durée que la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 7 février 1970; elle peut être révisée suivant la procédure prévue par celle-ci et, éventuellement, lui être intégrée. »

9° L'*article 28*, *deuxième alinéa*, est modifié comme suit:

« Au texte français sont joints un texte en langue allemande, un texte en langue anglaise, un texte en langue italienne et un texte en langue arabe, qui ont la valeur de traductions officielles. »

Le présent Protocole demeure ouvert à la signature jusqu'au 31 janvier 1974.

Les Etats qui n'auront pas signé le présent Protocole avant cette date et les Etats qui participeront, avant l'entrée en vigueur de la CIV du 7 février 1970, à la Convention additionnelle du 26 février 1966 en application de son article 26 peuvent adhérer au présent Protocole par notification au Gouvernement suisse, qui en donnera connaissance aux Etats parties à la Convention additionnelle.

Le présent Protocole entre en vigueur à la même date que la Convention internationale CIV du 7 février 1970.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires ci-après ont dressé et signé le présent Protocole.

FAIT à Berne, le neuf novembre mil neuf cent soixante-treize, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Parties.

Algérie:

A. SETTOUTI

République Fédérale d'Allemagne:

MÜHLENHÖVER REEMTS (sous réserve de ratification)

Autriche:

STANFEL (sous réserve de ratification)

Belgique:

LEROY

Bulgarie:

R. KORITAROVA

Danemark:

S. A. JENSTRUP

Espagne:

RUIZ MORALES (sous réserve de ratification)

Finlande:

M. SALOMIES

France:

J. GABARRA (sous réserve de ratification)

Grèce:

J. GEORGIOU (sous réserve de ratification)

Hongrie:

KUZSEL

Irak:

S. M. SALEH

Iran:

Irlande:

Italie:

MAURO FERRETTI (sous réserve de ratification)

Liban:

Liechtenstein:

M. LEDEBUR

Luxembourg:

EICHHORN (sous réserve de ratification)

Maroc:

SMIRES

Norvège:

ERIK COLBAN

Pays-Bas:

H. WAGENMAKERS (sous réserve d'approbation)

Pologne:

CZ. GIERALTOWSKI (sous réserve de ratification)

Portugal:

EDUARDO MANUEL FERNANDES BUGALHO (sous réserve de ratification)

République Démocratique Allemande:

V. WINKLER

Roumanie:

AURAL P. MATEESCU (sous réserve de ratification)

Grande-Bretagne:

LOTTIE BRISTOW

COLIN K. WOODFIELD (sous réserve de ratification)

Suède

CLAS NORDSTRÖM

Suisse:

SCHALLER

Syrie:

Tchécoslovaquie:

MILAN LAJCIAK

Tunisie:

EL ALMI

Turquie:

A. SUAT BILGE

Yougoslavie:

VASILIJE MILOVANOVIC

Visto, *il Ministro per gli affari esteri*
RUMOR

TRADUZIONE UFFICIALE
ai sensi dell'art. 28 della convenzione addizionale

CONVENZIONE ADDIZIONALE ALLA CONVENZIONE INTERNAZIONALE PER IL TRASPORTO DEI VIAGGIATORI E DEI BAGAGLI PER FERROVIA (CIV) DEL 25 FEBBRAIO 1961, RELATIVA ALLA RESPONSABILITÀ DELLA FERROVIA PER LA MORTE ED IL FERIMENTO DI VIAGGIATORI

I PLENIPOTENZIARI SOTTOSCRITTI,

avendo riconosciuto l'utilità dell'unificazione delle norme relative alla responsabilità della ferrovia per i danni sopravvenuti nel corso di un trasporto internazionale e derivanti dalla morte, dal ferimento o da qualunque altro pregiudizio recato all'integrità fisica o mentale del viaggiatore, come pure dall'avaria o dalla perdita degli oggetti che egli aveva con se,

hanno deciso di completare, mediante una Convenzione addizionale, la Convenzione internazionale per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli per ferrovia (CIV) del 25 febbraio 1961,

ed hanno concordato i seguenti articoli:

Articolo 1

Campo di applicazione

§ 1. — La presente Convenzione regola la responsabilità della ferrovia per i danni causati ai viaggiatori da un incidente sopravvenuto sul territorio di uno Stato aderente alla presente Convenzione. Ai sensi della presente Convenzione si intende per « viaggiatori »:

a) i viaggiatori il cui trasporto è regolato dalla Convenzione internazionale per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli per ferrovia (CIV) del 25 febbraio 1961,

b) gli accompagnatori delle spedizioni effettuate in conformità alla Convenzione internazionale per il trasporto delle merci per ferrovia (CIM) del 25 febbraio 1961.

§ 2. — Al momento della firma della presente Convenzione o del deposito dello strumento di ratifica o di adesione, ogni Stato contraente potrà dichiarare di riservarsi il diritto di non applicare la presente Convenzione ai viaggiatori vittime di incidenti sopravvenuti sul proprio territorio, allorché questi viaggiatori siano suoi cittadini o persone aventi in detto Stato la loro residenza abituale.

Articolo 2

Limiti della responsabilità

§ 1. — La ferrovia è responsabile dei danni derivanti dalla morte, dal ferimento o da qualsiasi altro pregiudizio all'integrità fisica o mentale del viaggiatore causati da un incidente che sia in relazione con l'esercizio ferroviario e sopravvenga durante la permenza del viaggiatore nei veicoli ferroviari, od al momento in cui egli vi entra o ne esce.

La ferrovia è, inoltre, responsabile dei danni derivanti dall'avaria o dalla perdita totale o parziale degli oggetti che il viaggiatore vittima di un tale incidente aveva sia su di se sia con se come colli a mano, ivi compresi gli animali.

§ 2. — La ferrovia è esonerata da tale responsabilità se l'incidente è stato causato da circostanze estranee all'esercizio che la ferrovia, nonostante abbia posto la diligenza richiesta dalle particolarità del caso di specie, non poteva evitare ed alle conseguenze delle quali non poteva ovviare.

§ 3. — La ferrovia è esonerata in tutto od in parte da tale responsabilità nella misura in cui l'incidente sia dovuto a colpa del viaggiatore od ad un comportamento di questi non conforme alla condotta normale dei viaggiatori.

§ 4. — La ferrovia è esonerata da tale responsabilità se l'incidente è dovuto al comportamento di un terzo che la ferrovia, nonostante abbia posto la diligenza richiesta dalle particolarità del caso di specie, non poteva evitare ed alle conseguenze del quale non poteva ovviare.

Se non è esclusa la responsabilità della ferrovia in base al disposto dell'alinea precedente, questa risponde per il tutto nei limiti della presente Convenzione e senza pregiudizio di un suo eventuale regresso contro terzi.

§ 5. — La presente Convenzione non è applicabile alla responsabilità che può ricadere sulla ferrovia per i casi non previsti al § 1.

§ 6. — La « ferrovia responsabile » ai sensi della presente Convenzione è quella che, in base alla lista delle linee prevista dall'articolo 59 della CIV, ha l'esercizio della linea sulla quale si è verificato l'incidente. Se, in base alla lista menzionata, vi è coesercizio della linea da parte di due ferrovie, ciascuna di queste è responsabile.

Articolo 3

Risarcimento danni in caso di morte del viaggiatore

§ 1. — In caso di morte del viaggiatore, il risarcimento comprende:

a) le spese necessarie conseguenti al decesso, in particolare quelle per il trasporto della salma, di inumazione e di cremazione;

b) se la morte non è sopravvenuta immediatamente, il risarcimento stabilito dall'articolo 4.

§ 2. — Se, in conseguenza della morte del viaggiatore, perdono il sostentamento persone verso le quali egli, in virtù di disposizioni di legge, aveva od avrebbe avuto in futuro una obbligazione alimentare, si provvede ugualmente ad indennizzare dette persone per tale perdita. L'azione di risarcimento spettante alle persone delle quali il viaggiatore aveva assunto il mantenimento, pur non essendovi tenuto per legge, resta soggetta al diritto nazionale.

Articolo 4

Risarcimento danni in caso di ferimento del viaggiatore

In caso di ferimento o di qualunque altro pregiudizio all'integrità fisica o mentale del viaggiatore, il risarcimento comprende:

a) le spese necessarie, in particolare quelle di cura e di trasporto;

b) la riparazione del danno causato, sia per l'incapacità lavorativa totale o parziale, sia per l'accrescimento dei bisogni.

Articolo 5

Risarcimento di altri danni

Il diritto nazionale determina se ed in quale misura la ferrovia è tenuta a corrispondere risarcimenti di danni diversi da quelli previsti agli articoli 3 e 4, in particolare dei danni morali, fisici (pretium doloris) ed estetici.

Articolo 6

Forma e limite del risarcimento danni in caso di morte o di ferimento del viaggiatore

§ 1. — Il risarcimento di cui all'articolo 3, § 2 ed all'articolo 4, lettera *b*),deve essere corrisposto sotto forma di capitale; se, tuttavia, il diritto nazionale consente l'assegnazione d'una rendita, il risarcimento è corrisposto sotto tale forma allorché il viaggiatore leso o gli aventi diritto indicati all'articolo 3, § 2, lo richiedano.

§ 2. — L'ammontare del risarcimento da corrispondere in virtù del disposto del § 1 viene determinato in base al diritto nazionale. Tuttavia, per l'applicazione della presente Convenzione, viene fissato un limite massimo di 200.000 franchi in capitale od in rendita annuale corrispondente a tale capitale, per ciascun viaggiatore,nel caso in cui il diritto nazionale preveda un limite massimo d'ammontare inferiore.

Articolo 7

Limitazione del risarcimento danni in caso di avaria o perdita di oggetti

Quando, in virtù delle disposizioni della presente Convenzione, è posto a carico della ferrovia il risarcimento dei danni per avaria o per perdita totale o parziale degli oggetti che il viaggiatore vittima di un incidente aveva sia su di se sia con se come colli a mano, ivi compresi gli animali, il risarcimento può essere richiesto fino a concorrenza di 2.000 franchi per viaggiatore.

Articolo 8

Ammontare del risarcimento danni in caso di dolo o di colpa grave

Le disposizioni degli articoli 6 e 7 della presente Convenzione o quelle previste dal diritto nazionale che limitano ad una somma determinata le indennità non si applicano se il danno derivi da dolo o da colpa grave della ferrovia.

Articolo 9

Interessi e restituzione delle indennità

§ 1. — L'avente diritto può richiedere gli interessi sull'indennità, da calcolare in ragione del cinque per cento l'anno. Questi interessi decorrono dal giorno del reclamo amministrativo o, se non vi sia stato alcun reclamo, dal giorno della citazione. Tuttavia, per le indennità dovute in virtù degli articolo 3 e 4, gli interessi decorrono soltanto dal giorno in cui si sono verificati i fatti che sono serviti per la determinazione del loro ammontare, se tale giorno è posteriore a quello del reclamo o della citazione.

§ 2. — Ogni indennità indebitamente riscossa deve essere restituita.

Articolo 10

Divieto di limitare la responsabilità

Sono nulli di pieno diritto le disposizioni tariffarie e gli accordi particolari conclusi tra la ferrovia ed il viaggiatore, tendenti ad esonerare preventivamente, in tutto od in parte, la ferrovia dalla sua responsabilità in virtù della presente Convenzione, o che hanno per effetto l'inversione dell'onere

della prova che incombe sulla ferrovia, o che fissano limiti inferiori a quelli stabiliti dall'articolo 6, § 2, e dall'articolo 7. Tale nullità non comporta tuttavia la nullità del contratto di trasporto, il quale resta soggetto alle disposizioni della CIV e della presente Convenzione.

Articolo 11

Responsabilità della ferrovia per i suoi agenti

La ferrovia risponde degli agenti addetti al suo servizio e delle altre persone di cui si serve per l'effettuazione del trasporto affidatole.

Tuttavia, se, a richiesta dei viaggiatori, gli agenti della ferrovia compiono prestazioni che non competono alla ferrovia, essi sono considerati come operanti per conto dei viaggiatori ai quali rendono queste prestazioni.

Articolo 12

Esercizio di azioni non previste dalla presente Convenzione

Nei casi previsti nel § 1 dell'articolo 2,ogni azione relativa alla responsabilità, a qualunque titolo svolta, non può essere esercitata contro la ferrovia se non alle condizioni e nei limiti previsti dalla presente Convenzione.

Ciò vale anche per ogni azione esercitata contro le persone di cui risponde la ferrovia in virtù dell'articolo 11.

Articolo 13

Reclami amministrativi

§ 1. — I reclami per il risarcimento danni di cui alla presente Convenzione sono facoltativi; essi possono essere presentati ad una delle seguenti ferrovie, purché essa abbia la sede sociale sul territorio di uno Stato aderente alla presente Convenzione:

1° alla ferrovia responsabile; se, a norma dell'articolo 2, § 6, due ferrovie sono responsabili, ad una di queste;

2° alla ferrovia di partenza;

3° alla ferrovia di destinazione;

4° alla ferrovia del luogo di domicilio o di residenza abituale del viaggiatore.

§ 2. — I reclami devono essere proposti per iscritto. I documenti che l'avente diritto ritenga utile unire al suo reclamo, devono essere presentati o in originale, o in copie, queste ultime debitamente legalizzate se la ferrovia lo richiede.

Articolo 14

Ferrovia contro la quale può essere esercitata l'azione giudiziaria

L'azione giudiziaria per il risarcimento danni fondata sulla presente Convenzione può essere esercitata soltanto contro la ferrovia responsabile.

Nel caso di coesercizio da parte di due ferrovie, l'attore ha la scelta tra queste due. Tale diritto di opzione si estingue dal momento in cui l'azione è intentata contro una di esse.

Articolo 15

Competenza

Le azioni giudiziarie fondate sulla presente Convenzione possono essere promosse soltanto davanti al giudice competente dello Stato sul territorio del quale si è verificato l'incidente del viaggiatore, salvo che non sia diversamente stabilito negli accordi fra gli Stati o negli atti di concessione.

Articolo 16

Estinzione delle azioni

§ 1. — L'avente diritto perde il diritto ad agire se, entro tre mesi a decorrere dalla conoscenza del danno, non segnala l'incidente del viaggiatore ad una delle ferrovie alle quali può essere presentato reclamo amministrativo in conformità all'articolo 13.

Se l'incidente è segnalato verbalmente dall'avente diritto, una attestazione di tale avviso verbale deve essergli rilasciata dalla ferrovia alla quale l'incidente è stato segnalato.

§ 2. — Tuttavia, l'azione non si estingue:

a) se, entro il termine previsto dal § 1, l'avente diritto ha presentato reclamo amministrativo ad una delle ferrovie indicate all'articolo 13, § 1;

b) se l'avente diritto fornisce la prova che l'incidente è stato causato per colpa della ferrovia;

c) se l'incidente non è stato segnalato, od è stato segnalato con ritardo, a seguito di circostanze non imputabili all'avente diritto;

d) se, durante il termine menzionato nel § 1, la ferrovia responsabile, o una delle due ferrovie responsabili, a norma dell'articolo 2, § 6, ha avuto conoscenza in altro modo dell'incidente del viaggiatore.

Articolo 17

Prescrizione delle azioni

§ 1. — Le azioni di risarcimento danni fondate sulla presente Convenzione si prescrivono:

a) per il viaggiatore, in tre anni a decorrere dal giorno successivo a quello dell'incidente;

b) per gli altri aventi diritto, in tre anni a decorrere dal giorno successivo a quello della morte del viaggiatore, purché questo termine non oltrepassi il limite di cinque anni dal giorno successivo a quello dell'incidente.

§ 2. — In caso di reclamo amministrativo presentato alla ferrovia in conformità all'articolo 13, i tre termini di prescrizione previsti al § 1 sono sospesi fino al giorno in cui la ferrovia respinge il reclamo per iscritto e restituisce i documenti che vi erano allegati. In caso di parziale accettazione del reclamo, la prescrizione riprende il suo corso soltanto per la parte del reclamo rimasta in contestazione.

La prova del ricevimento del reclamo o della risposta e quella della restituzione dei documenti incombono alla parte che invoca questo fatto.

I successivi reclami riguardanti lo stesso oggetto non sospendono il corso della prescrizione.

§ 3. — L'azione prescritta non può più essere esercitata, né sotto forma di domanda riconvenzionale, né sotto forma di eccezione.

§ 4. — Salvo le disposizioni che precedono, la prescrizione è regolata dal diritto nazionale.

Articolo 18

Diritto nazionale

§ 1. — Per quanto non previsto nella presente Convenzione, è applicabile il diritto nazionale.

§ 2. — Per l'applicazione della presente Convenzione, « diritto nazionale » si intende il diritto dello Stato sul territorio del quale si è verificato l'incidente del viaggiatore, ivi comprese le norme relative ai conflitti di legge.

Articolo 19

Regole generali di procedura

Per tutte le liti originate dall'applicazione della presente Convenzione, la procedura da seguire è quella del giudice competente, salvo le disposizioni contrarie contemplate nella Convenzione medesima.

Articolo 20

Esecuzione delle sentenze. Cauzioni

§ 1. — Allorché le sentenze pronunziate in contraddittorio od in contumacia dal giudice competente, in base alle disposizioni della presente Convenzione, sono divenute esecutive a norma delle leggi applicate da questo giudice, esse divengono esecutive in ciascuno degli altri Stati contraenti non appena compiute le formalità prescritte nello Stato interessato. Non è ammessa la revisione di merito della questione.

Questa disposizione non si applica alle sentenze che sono esecutive soltanto provvisoriamente, e nemmeno alle sentenze che impongono all'attore, in seguito al rigetto della sua domanda, il pagamento di un risarcimento, oltre alle spese.

Le transazioni concluse fra le parti davanti al giudice competente, allo scopo di porre fine ad una lite, e per le quali viene giudiziariamente redatto un verbale, hanno valore di sentenza.

§ 2. — Non può essere pretesa alcuna cauzione per assicurare il pagamento delle spese dipendenti da azioni giudiziarie fondate sulla presente Convenzione.

Articolo 21

Unità monetaria

Le somme indicate in franchi nella presente Convenzione sono considerate come riferentisi al franco oro del peso di 10/31 di grammo al titolo di 0,900.

Articolo 22

Trasporti misti

§ 1. — Salvo le disposizioni del § 2, la presente Convenzione non è applicabile ai danni sopravvenuti durante il trasporto su linee di servizi automobilistici o di navigazione iscritte nella lista delle linee di cui all'articolo 59 della CIV.

§ 2. — Tuttavia, se i veicoli ferroviari sono trasportati su ferry-boat, la presente Convenzione è applicabile ai danni previsti all'articolo 2, § 1, e causati da un incidente che sia in relazione con l'eser-

cizio ferroviario e sopravvenga durante la permanenza del viaggiatore in detti veicoli, od al momento in cui egli vi entra o ne esce.

Per l'applicazione del presente paragrafo, si intende,per « Stato sul territorio del quale l'incidente si è verificato », lo Stato di cui il ferry-boat batte bandiera.

§ 3. — Se, a seguito di circostanze eccezionali, la ferrovia è costretta a sospendere provvisoriamente l'esercizio ferroviario e trasporta o fa trasportare i viaggiatori con altro mezzo di trasporto, essa è responsabile in base al diritto che disciplina tale mezzo di trasporto. Restano tuttavia applicabili le disposizioni degli articoli da 13 a 17, 18, § 2, 19 e 20 della presente Convenzione.

Articolo 23

Responsabilità in caso di incidenti nucleari

La ferrovia è esonerata dalla responsabilità che le incombe in virtù della presente Convenzione quando il danno sia stato causato da un incidente nucleare e se, in virtù delle prescrizioni speciali in vigore in un Stato contraente regolanti la responsabilità in materia di energia nucleare, l'esercente di un impianto nucleare od un'altra persona che è a lui sostituita sia responsabile di questo danno.

Articolo 24

Firma

La presente Convenzione resta aperta fino al 1° luglio 1966 alla firma degli Stati che sono stati invitati a farsi rappresentare alla Conferenza tenutasi a Berna dal 21 al 26 febbraio 1966.

Articolo 25

Ratifica ed entrata in vigore

La presente Convenzione sarà ratificata e gli strumenti di ratifica verranno depositati, il più presto possibile, presso il Governo svizzero,

Quando la Convenzione sarà stata ratificata da quindici Stati, il Governo svizzero si metterà in relazione con i Governi interessati allo scopo di fissare con essi la data di entrata in vigore.

Articolo 26

Adesione

Se uno Stato partecipante alla Convenzione internazionale per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli per ferrovia (CIV) del 25 febbraio 1961, che non ha sottoscritto la presente Convenzione, voglia a questa aderire, deve informare il Governo svizzero il quale ne darà comunicazione agli Stati contraenti.

Ogni adesione produce i suoi effetti un mese dopo la data in cui il Governo svizzero ha dato comunicazione della relativa domanda agli Stati contraenti.

Articolo 27

Durata e revisione

La presente Convenzione ha la stessa durata della Convenzione internazionale per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli per ferrovia (CIV) del 25 febbraio 1961; essa può essere sottoposta a revisione con la procedura prevista all'articolo 68, § 1, di detta Convenzione e, eventualmente, esservi incorporata.

Articolo 28

Testi della Convenzione. Traduzioni ufficiali

La presente Convenzione è stata conclusa e firmata in lingua francese, secondo l'uso diplomatico corrente.

Al testo francese sono aggiunti un testo in lingua tedesca, un testo in lingua inglese ed un testo in lingua italiana, i quali hanno il valore di traduzioni ufficiali.

In caso di divergenza fa fede il testo francese.

IN FEDE DI CHE, i Plenipotenziari sotto indicati, muniti dei loro pieni poteri che sono stati trovati in buona e debita forma, hanno firmato la presente Convenzione.

FATTO a Berna, il ventisei febbraio millenovecentosessantasei, in un solo esemplare, che resterà depositato negli Archivi della Confederazione svizzera e di cui una copia autentica sarà rimessa a ciascuna delle Parti.

(seguono le firme)

PROTOCOLLO *A*

REDATTO DALLA CONFERENZA STRAORDINARIA RIUNITASI PER DESIGNARE I MEMBRI DEL COMITATO AMMINISTRATIVO DELL'UFFICIO CENTRALE DEI TRASPORTI INTERNAZIONALI PER FERROVIA E PER ADOTTARE UNA CONVENZIONE ADDIZIONALE ALLA CONVENZIONE INTERNAZIONALE PER IL TRASPORTO DEI VIAGGIATORI E DEI BAGAGLI PER FERROVIA (CIV) DEL 25 FEBBRAIO 1961, RELATIVA ALLA RESPOBSABILITÀ DELLA FERROVIA PER LA MORTE ED IL FERIMENTO DI VIAGGIATORI

In occasione della Conferenza straordinaria riunitasi a Berna dal 21 al 26 febbraio 1966 per designare i membri del Comitato amministrativo dell'Ufficio Centrale dei trasporti internazionali per ferrovia e per adottare una Convenzione addizionale alla Convenzione internazionale per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli per ferrovia (CIV) del 25 febbraio 1961, relativa alla responsabilità della ferrovia per la morte ed il ferimento di viaggiatori,

I PLENIPOTENZIARI SOTTOSCRITTI

hanno convenuto su ciò che segue:

In considerazione del fatto che la recente estensione della sfera di applicazione delle Convenzioni internazionali agli Stati dell'Africa del Nord ed a quelli del Vicino e Medio-Oriente dimostra che è molto difficile tener conto di un'equa ripartizione geografica limitando a nove membri la composizione del Comitato amministrativo come prescritto dalle Convenzioni,

viene deciso

di modificare, come segue, le disposizioni dell'articolo 1, § 2, lettera *a*), dell'Allegato V alla CIM e dell'Allegato II alla CIV allo scopo di portare da nove ad undici il numero dei membri del Comitato amministrativo:

« § 2. — *a*) il Comitato amministrativo si riunisce a Berna. Esso si compone di undici membri, scelti fra gli Stati contraenti ».

Il presente Protocollo, che completa le Convenzioni CIM e CIV del 25 febbraio 1961, resta aperto alla firma fino al 1° luglio 1966.

Esso entra in vigore, a titolo provvisorio, il 1° marzo 1966. Per quanto concerne la sua ratifica e la sua entrata in vigore definitiva, sono applicabili, per analogia, le disposizioni degli articoli 66 e 69, § 2, della CIM e degli articoli 65 e 68, § 2, della CIV.

IN FEDE DI CHE, i Plenipotenziari sottoindicati, muniti dei loro pieni poteri che sono stati trovati in buona e debita forma, hanno firmato il presente Protocollo.

FATTO a Berna, il ventisei febbraio millenovecentosessantasei, in un solo esemplare, che resterà depositato negli Archivi della Confederazione svizzera e di cui una copia autentica sarà rimessa a ciascuna delle Parti.

(*seguono le firme*)

PROTOCOLLO *B*

REDATTO DALLA CONFERENZA STRAORDINARIA RIUNITASI PER DESIGNARE I MEMBRI DEL COMITATO AMMINISTRATIVO DELL'UFFICIO CENTRALE DEI TRASPORTI INTERNAZIONALI PER FERROVIA E PER ADOTTARE UNA CONVENZIONE ADDIZIONALE ALLA CONVENZIONE INTERNAZIONALE PER IL TRASPORTO DEI VIAGGIATORI E DEI BAGAGLI PER FERROVIA (CIV) DEL 25 FEBBRAIO 1961, RELATIVA ALLA RESPONSABILITÀ DELLA FERROVIA PER LA MORTE ED IL FERIMENTO DI VIAGGIATORI

In occasione della Conferenza straordinaria riunitasi a Berna dal 21 al 26 febbraio 1966 per designare i membri del Comitato amministrativo dell'Ufficio Centrale dei trasporti internazionali per ferrovia e per adottare una Convenzione addizionale alla Convenzione internazionale per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli per ferrovia (CIV) del 25 febbraio 1961, relativa alla responsabilità della ferrovia per la morte ed il ferimento di viaggiatori,

I PLENIPOTENZIARI SOTTOSCRITTI

hanno convenuto su ciò che segue:

1° In considerazione del fatto che la Convenzione relativa alla responsabilità della ferrovia per la morte ed il ferimento di viaggiatori costituisce una Convenzione addizionale alla Convenzione internazionale per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli per ferrovia del 25 febbraio 1961,

viene deciso

che gli Stati che non hanno firmato le Convenzioni del 25 ottobre 1952 e del 25 febbraio 1961, o le parti territoriali di tali Stati e sulle linee ferroviarie dei quali vengono applicate le Convenzioni del 25 febbraio 1961, possono, in virtù delle disposizioni del punto I del Protocollo addizionale alle Convenzioni internazionali per il trasporto delle merci (CIM) e dei viaggiatori e dei bagagli per ferrovia (CIV), firmate a Berna il 25 febbraio 1961, partecipare alla Convenzione addizionale alla CIV, relativa alla responsabilità della ferrovia per la morte ed il ferimento di viaggiatori.

2° Il presente Protocollo, che completa la Convenzione addizionale del 26 febbraio 1966, relativa alla responsabilità della ferrovia per la morte ed il ferimento di viaggiatori, resta aperto alla firma fino al 1° luglio 1966.

Esso deve essere ratificato.

Gli Stati che non avranno firmato il presente Protocollo prima di questa data e gli Stati partecipanti alla Convenzione addizionale sopra citata in applicazione dell'articolo 26 della medesima, possono aderire al presente Protocollo mediante notificazione.

Lo strunento di ratifica o la notificazione dell'adesione sarà depositato presso il Governo svizzero.

Il presente Protocollo entra in vigore sei mesi prima della data prevista per l'applicazione della Convenzione addizionale del 26 febbraio 1966.

IN FEDE DI CHE, i Plenipotenziari sotto indicati, muniti dei loro pieni poteri che sono stati trovati in buona e debita forma, hanno firmato il presente Protocollo.

FATTO a Berna, il ventisei febbraio millenovecentosessantasei, in un solo esemplare, che resterà depositato negli Archivi della Confederazione svizzera e di cui una copia autentica sarà rimessa a ciascuna delle Parti.

(*seguono le firme*)

TRADUZIONE NON UFFICIALE

N.B. — Il testo facente fede è unicamente quello in lingua francese

PROTOCOLLO II

PREDISPOSTO DALLA CONFERENZA DIPLOMATICA RIUNITA IN PREVISIONE DELL'ENTRATA IN VIGORE DELLE CONVENZIONI INTERNAZIONALI CONCERNENTI IL TRASPORTO, PER FERROVIA, DELLE MERCI (CIM) E DEI VIAGGIATORI E DEI BAGAGLI (CIV) DEL 7 FEBBRAIO 1970, CONCERNENTE IL PROLUNGAMENTO DELLA DURATA DELLA VALIDITA' DELLA CONVENZIONE AGGIUNTIVA ALLA CIV DEL 1961, RELATIVA ALLA RESPONSABILITA DELLA FERROVIA PER LA MORTE E LE FERITE DI VIAGGIATORI, FIRMATA IL 26 FEBBRAIO 1966 ED ENTRATA IN VIGORE IL 1° GENNAIO 1973.

In occasione della Conferenza diplomatica riunitasi a Berna dal 5 al 9 novembre 1973 in previsione dell'entrata in vigore delle Convenzioni internazionali concernenti il trasporto, per ferrovia, delle merci (CIM) e dei viaggiatori e dei bagagli (CIV) del 7 febbraio 1970,

i sottoscritti Plenipotenziari degli Stati parti della Convenzione aggiuntiva alla Convenzione internazionale concernente il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli per ferrovia (CIV) del 25 febbraio 1961, relativa alla responsabilità della ferrovia per morte e le ferite dei viaggiatori, del 26 febbraio 1966, dopo essersi comunicati i loro pieni poteri, trovati in buona e debita forma, hanno convenuto quanto segue:

considerando

che, per motivi di pura forma, è stato previsto dall'articolo 27 della Convenzione aggiuntiva alla Convenzione internazionale concernente il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli per ferrovia (CIV) del 25 febbraio 1961, relativa alla responsabilità delle ferrovie per la morte e le ferite di viaggiatori, firmata il 26 febbraio 1966 ed entrata in vigore il 1° febbraio 1973, che essa abbia la stessa durata della CIV del 1961, e

che, non essendo la detta Convenzione aggiuntiva ancora in vigore all'epoca della settima Conferenza di revisione, non poteva quindi essere, in tale occasione, né riesaminata, né integrata nella CIV del 1970;

riconoscendo

che la detta Convenzione aggiuntiva deve restare in vigore anche dopo l'abrogazione della CIV del 1961 e l'entrata in vigore della CIV del 1970, e

che un prolungamento della durata della validità della detta Convenzione aggiuntiva non contrasta con il mandato dato all'Ufficio centrale di studiare la possibilità di riunire i testi della CIV e della Convenzione aggiuntiva alla CIV, al fine di creare un regolamento completo ed uniforme per il trasporto dei viaggiatori per ferrovia, analogo al regolamento per tutti gli altri tipi di trasporto,

viene deciso

di prolungare la durata di validità della Convenzione aggiuntiva del 26 febbraio 1966 e di apportare ad essa, di conseguenza, le seguenti modifiche di redazione:

1) Il titolo è modificato nel modo seguente:

« Convenzione aggiuntiva alla Convenzione internazionale concernente il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli per ferrovia (CIV) del 7 febbraio 1970, relativa alla responsabilità della ferrovia per la morte e le ferite dei viaggiatori ».

2) il secondo comma del preambolo viene modificato nel modo seguente:

« hanno deciso di completare, con una Convenzione aggiuntiva, la Convenzione internazionale concernente il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli per ferrovia (CIV) del 7 febbraio 1970 ».

3) L'articolo primo, paragrafo 1, lettere *a*) e *b*), è modificato nel modo seguente:

« *a*) i viaggiatori il cui trasporto è regolato dalla Convenzione internazionale concernente il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli per ferrovia (CIV) del 7 febbraio 1970,

« *b*) i convogliatori delle spedizioni effettuate conformemente alla Convenzione internazionale concernente il trasporto delle merci per ferrovia (CIM) del 7 febbraio 1970 ».

4) L'articolo 2, paragrafo 6, è modificato nel modo seguente:

« paragrafo 6, la " ferrovia responsabile " ai sensi della presente Convenzione è quella che, in base alla lista delle linee CIV, gestisce la linea sulla quale si è verificato l'incidente. Ove esista, in base alla lista di cui è stata fatta menzione, una gestione in comune da parte di due ferrovie, ciascuna di esse è responsabile ».

5) L'articolo 20, paragrafo 1, primo comma, è modificato nel modo seguente:

« paragrafo 1. Quando le sentenze pronunziate, in virtù delle disposizione della presente Convenzione, in contradditorio o in contumacia dal giudice competente sono divenute esecutive in base alle leggi applicate da tale giudice, esse divengono esecutive in ciascuno degli altri Stati contraenti subito dopo l'adempimento delle formalità prescritte nello Stato interessato. La revisione del merito della questione non è ammessa ».

6) L'articolo 22, paragrafo 1, è modificato nel modo seguente:

« paragrafo 1. Fatte salve le disposizioni del paragrafo 2, la presente convenzione non è applicabile ai danni sopraggiunti durante il trasporto su linee di servizi automobilistici o di navigazione iscritte nella Lista delle Linee CIV ».

7) L'articolo 26, primo comma, è modificato nel modo seguente:

« Se uno Stato parte della Convenzione internazionale concernente il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli per ferrovia (CIV) del 7 febbraio 1970, che non abbia firmato la presente Convenzione, vuole aderirvi, ne informerà il Governo elvetico, che ne darà notizia agli Stati contraenti ».

8) L'articolo 27 è modificato nel modo seguente:

« La presente Convenzione ha la stessa durata della Convenzione internazionale concernente il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli per ferrovia (CIV) del 7 febbraio 1970; essa può essere riesaminata in base alla procedura prevista per questa ultima ed, eventualmente, esservi integrata ».

9) L'articolo 28, secondo comma, è modificato nel modo seguente:

« Al testo francese sono allegati un testo in lingua tedesca, un testo in lingua inglese, un testo in lingua italiana ed un testo in lingua araba, che hanno il valore di traduzioni ufficiali ».

Il presente Protocollo resta aperto alla firma sino al 31 gennaio 1974.

Gli Stati che non avranno firmato il presente Protocollo prima di tale data e gli Stati che saranno parti, prima dell'entrata in vigore della CIV del 7 febbraio 1970, della Convenzione aggiuntiva del 26 febbraio 1966 in applicazione del suo articolo 26, possono aderire al presente Protocollo mediante notifica al Governo elvetico, che ne informerà gli Stati parti della Convenzione aggiuntiva.

Il presente Protocollo entra in vigore alla stessa data della Convenzione internazionale CIV del 7 febbraio 1970.

In fede di che, i Plenipotenziari che seguono hanno redatto e firmato il presente Protocollo.

Fatto a Berna, il 9 novembre 1973, in un solo esemplare, che resterà depositato presso gli Archivi della Confederazione elvetica e di cui una copia autentica e conforme sarà inviata a ciascuna delle Parti.

(*Seguono le firme*)

ANTONIO SESSA, *direttore* DINO EGIDIO MARTINA, *redattore*

(6651004/10) Roma - Istituto Poligrafico dello Stato - S.